



Kliimaministeerium
Riigikantselei

Teie: 12.03.2026 nr RIIGIKOGU/26-0312/-2T

Meie: 24.03.2026 nr 1-7/97-2

Arvamuse esitamine liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu 840 SE osas

Austatud minister

Riigikantselei edastas seisukoha esitamiseks Eesti Keskerakonna fraktsiooni 9. märtsil 2026 algatatud liiklusseaduse (edaspidi *LS*) muutmise seaduse (kergliikurite ja pisimopeedide regulatsioon) eelnõu.

Liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu 840 SE vastab sisult varasemale, 2025. aastal esitatud eelnõule 614 SE, mis lükati Riigikogus I lugemisel tagasi¹.

Kuivõrd eelnõu sõnastust ei ole muudetud, kordame oma varasemat seisukohta. Esmalt märgime, et toetame kohalikule omavalitsusele (edaspidi KOV) õiguse andmist renditavate ja üüritavate jalgrataste, kergliikurite ja pisimopeedide piirarvu kehtestamiseks KOV-i territooriumil. KOV-il on õigus, kohustus ning võimalus teostada järelevalvet enda kehtestatud reeglite üle.

Eelnõuga soovitakse täiendada LS §-i 190¹⁴ lõikega 5, mis näeb ettevõtjale, kes annab rendile või üürile kergliikurit, pisimopeedi või jalgratast, ette täiendavad nõuded, mida toetame, kuid õiguslikult jääb eelnõuga pakutud moel LS-i muutmine puudulikuks. Nimelt oleks LS § 190¹⁴ lg 5 näol tegemist otse seadusest tulenevate majandustegevusnõuetega, mitte KOV-i poolt kehtestatud nõuetega. Seetõttu ei hõlma KOV-ile LS §-s 190¹⁵ antud riiklikku järelevalve pädevus nende nõuete üle järelevalve tegemist, isegi kui need nõuded on selgelt seotud KOV-i enda potentsiaalselt kehtestatud nõuetega. Seletuskirja põhjal võib järeldada, et eelnõu eesmärk on olnud täiendava õigusliku toe andmine just KOV-ile kergemate sõidukite rendi- ja üüriteenusega seotud probleematikaga tegelemiseks.

Väljapakutud kujul eelnõu sõnastades on aga riikliku järelevalve teostaja (majandushaldusasutus majandustegevuse seadustiku üldosa seaduse tähenduses (edaspidi *MSÜS*)) jäänud määratlemata. Seetõttu puudub tegelik võimalus nõuete täitmist ettevõtjatelt nõuda või neid mõjutada, mistõttu jääb ka sätete loodetav eesmärk täitmata. LS-s on sätestatud mitmetele erinevatele tegevusaladele nõudeid ja ka vastavalt vajalik riikliku järelevalve regulatsioon koos teostajatega (nt sõidukite tehniline ülevaatus, sõidukijuhtide koolitamine jm). Majandustegevusnõuete täitmise kontroll ei ole liiklusjärelevalve, mille LS spetsiifiliselt ühe riikliku järelevalve liigina ette näeb. Liiklusjärelevalve kontekstis saab politsei tegeleda

¹ [Liiklusseaduse muutmise seadus \(kergliikurite ja pisimopeedide regulatsioon\) 614 SE](#)

konkreetsete sõitjatega, mitte teenusepakkuja majandustegevusnõuete täitmise kontrolliga. Viimane ei saa kindlasti olla ka ootus politseile.

Leiame, et otse seadusest tulenevate majandustegevusnõuete sissetoomine LS-sse vajab vähemalt eelnõu täiendamist sätetega, mis annavad KOV-ile või muule asjakohasele asutusele (eeldatavalt TTJA) pädevuse ning asjakohased ja rakendatavad meetmed ettevõtjate tegevuse üle järelevalve teostamiseks nende nõuete täitmise üle. Seda ka juhul, kui KOV ei ole §-de 190¹³ ja 190¹⁴ alusel seadusest erinevaid nõudeid kehtestanud.

Seadusest otse kohalduvate majandustegevusnõuete kehtestamine vajab laiemat läbimõtlemist ja süvenevamat arutelu – kuidas määratleda seda tegevusala MSÜS-i kontekstis ja kas viimaste aastate praktika ja probleemistik oma ohupildiga selles vallas viitab ehk vajadusele paigutada valdkond tegevusloa regulatsioon alla. Kes on õige(d) majandushaldusasutus(ed) ja milliseid erimeetmeid on vaja kehtestada, et oleks reaalselt võimalik tagada vajalike majandustegevusnõuete täitmine, kui ettevõtjad seda oma vastutustundest ise siiski ei tee. Tegemist on eripäraste tehnilisele lahendusele seatavate nõudmistega, mille puhul ei pruugi üldiselt KorSi meetmetele viitamisest tegelikku abi olla. See võib olla ka juba kehtiva regulatsiooni puudujääk, kui KOV oma määrustega kehtestatud nõuete täitmist tõhusalt kontrollida sooviks.

Kiivri võimaluse pakkumise kohustust renditava sõiduki juures peame küsitavaks, kuivõrd praktiliselt on selle tagamine igal ajal iga sõiduki juures ettevõtjale väga keeruline. Teiste riikide kogemus näitab, et kasutajad viskavad neid ära või varastavad. Samuti peetakse ühiskasutuses kiivrit ebahügieeniliseks ning jäetakse tihti ikkagi kasutamata.

Täiendavalt märgime, et järjest enam ohtusid ja probleeme tekitavad isiklike kergliikuritega sõitjad, mh alaealised liiklejad, kelle valduses on lubamatu sõidukiirusega sõiduvahendid. Ka nende ohtude maandamise võimalused väärivad laiemat arutelu võimalike seadusemuudatuste näol.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Igor Taro
siseminister